Choix

EXTRAITS DE LIVRES NOUVELLEMENT PUBLIÉS, DE JOURNAUX QUOTIDIENS ET DE PUBLICATIONS PÉRIODIQUES

ARTICLES PARUS DANS LE NUMÉRO 9

Les responsabilités du simple citoyen .... *Charles Morgan*
Le jugement des criminels de guerre:
un rapport officiel du juge ..... *Robert H. Jackson*
Notre évasion du Stalag Luft III ..... « *London Calling* »
La résistance en Indochine ..... « *The Asiatic Review* »
Le jour J à Iwojima ..... « *The New Yorker* »
La Nouvelle-Zélande ..... *Walter Nash*
L'avenir de l'industrie chinoise ..... *Donald N. Nelson*
Le mouvement travailliste aux Etats-Unis .. *Alan Marshall*
Les transformations de la Sibérie
« *National Geographic Magazine* »
Des hormones pour les plantes ..... « *Collier's Magazine* »
Ce que les artistes ont vu de la guerre..... *Eric Newton*
(*Seize pages hors-texte en noir et en couleur*)
L'Amérique, la Russie et le monde .... *Henry A. Wallace*
Un grand débat électoral:
L'économie politique des conservateurs
Rt. Hon. Ralph Assheton
L'idéal des travaillistes ..... *Sir Stafford Cripps*
Les préparatifs du débarquement....*Commandant Dalgleish*
Retour au porte-avions ..... *J. Bryan et P. Reed*
L'agriculture britannique ..... « *La France Libre* »
L'art du film ..... *Roger Manvell*
La nouvelle littérature américaine ..... *Alfred Kazin*
Revue des livres:
Portrait de E. M. Forster ..... « *Tribune* »
Les essais d'Arthur Koestler ..... « *New York Times* »
Trois heures de l'après-midi ..... *Thomas Wolfe*

PRIX: 10 *frs.*

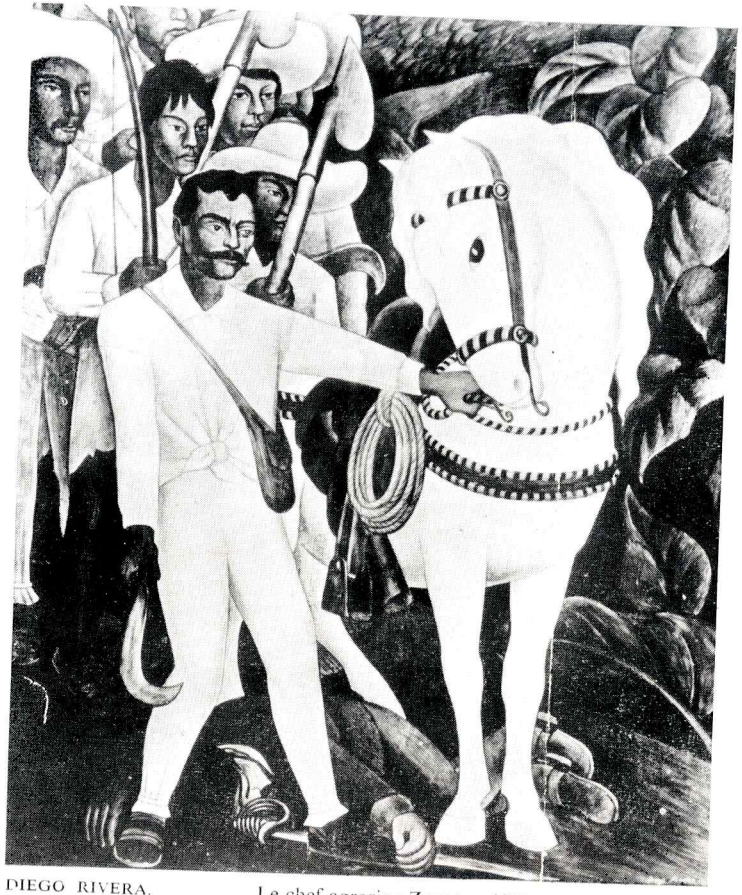
M/F-25

Choix

LES ÉCRITS DU MOIS A TRAVERS LE MONDE

SOMMAIRE DU NUMÉRO 10

Autour de la bombe atomique 1
« Le Cimetière marin » de Paul Valéry
traduit en anglais ..... par *C. Day Lewis* 9
Le problème allemand .....« *Der Bund* » 13
L'histoire de Johnny Appleseed .....*Louis Bromfield* 18
Un nouvel opéra : « Peter Grimes » « *The New Statesman* » 25
La démocratie à l'usine .....« *The Observer* » 30
La condition des travailleurs
dans l'industrie soviétique.....*Peter F. Drucker* 34
Trois portraits d'hommes d'Etat :
Truman au gouvernail .....« *Tomorrow* » 43
Le Premier Ministre Attlee ..... « *The Spectator* » 49
Ferruccio Parri et la vraie Italie .....« *The Nation* » 53
Un pas vers la reprise du commerce mondial
« *The United States News* » 58
L'art mexicain .....« *Kijk* » 63
La mobilisation du muscle.....« *The Economist* » 65
Le général Franco contre les intellectuels catalans
J. M. Batista i Roca 71
Contacts avec l'Armée Rouge .....« *The Times* » 75
Ernie Pyle et le soldat américain .....*Randall Jarrell* 78
Le visage contre la vitre.....*Conrad Richter* 84
La découverte de la pénicilline .....« *The Atlantic* » 92
Deux aviateurs américains dans le Maquis
« *The Saturday Evening Post* » 99
Quelques aspects de la littérature clandestine en
Hollande..... 108
Revue des livres :
La communauté européenne .....« *The Nation* » 113
Un roman sans thèse .....« *The Sunday Times* » 116
Le Lac Bleu .....*Robert Payne* 119



DIEGO RIVERA. Le chef agrarien Zapata. 1931
Projet pour une fresque du palais des Cortes à Guernavaca.

LA MOBILISATION DU MUSCLE

EXTRAIT DE L'*ECONOMIST* DE LONDRES*

*L'*Economist *ne garantit pas la praticabilité du plan exposé dans cet article, mais est heureux de présenter au public une thèse qui, de prime abord, semble au moins raisonnable. Etant donnée la tragédie qui menace actuellement l'Europe, les autorités britanniques et américaines ont assurément le devoir soit d'accepter les arguments ci-dessous, soit de montrer par où ils pèchent.*

Le monde est actuellement uni comme il ne l'a peut-être jamais été, mais c'est par la disette. La disette de charbon, de matières grasses, de matériel roulant et d'autres marchandises est en effet mondiale. Elle concerne directement et à titre égal les Etats-Unis et le Royaume-Uni . . .

On suppose généralement que la clef du problème est la question des transports. C'est là le résultat d'une analyse inadéquate et peut-être dangereuse, car les diverses pénuries ne peuvent fonctionner ni 1° sans charbon ou une autre source d'énergie; ni 2° sans matériel; ni 3° sans main-d'œuvre. Le charbon (même si l'on possède le matériel d'exploitation) ne peut être produit sans vivres. Les vivres ne peuvent être produits sans charbon ou une source d'énergie équivalente. Par exemple, on ne peut raffiner une tonne de sucre — qui était la source de dix pour cent de l'énergie de l'Europe — sans une tonne de charbon.

Les facteurs fondamentaux ne sont pas les transports, mais, *primo*, les sources d'énergie et, *secundo*, le matériel.

Si l'on admet ce fait, on peut arriver à l'élaboration d'une politique. Les difficultés que nous traversons sont le résultat d'une grande illusion inexprimée, dont la jeunesse de la plupart d'entre nous a été bercée, à savoir que le monde possédait des sources d'énergie en abondance. En vérité, tant le monde dans son ensemble que l'Europe en particulier sont très pauvres sous ce rapport. Le total de l'énergie développée dans le monde produit l'équivalent de moins d'une tonne de charbon par tête par année, c'est-à-dire un huitième de cheval-vapeur (britannique).† La production de l'Europe par tête n'atteignait qu'environ la moyenne de la production mondiale. Nous avons toujours vécu à peine au-dessus de la limite de l'insuffisance d'énergie . . . et la désorganisation et la destruction nous ont maintenant fait descendre

*Avec l'autorisation de l'*Economist*.

†1 H.P. = 0,986 cheval-vapeur.

bien au-dessous. Mais les trois-quarts des 340 millions d'habitants de l'Europe doivent leur existence au développement même de cette énergie moléculaire. Aujourd'hui, tant la production que l'importation de cette énergie (principalement le charbon provenant de Grande-Bretagne) sont venus à faire défaut.

Il existe à présent quatre sources importantes d'énergie dans le monde et seulement quatre. Parmi elles le charbon, le pétrole et l'énergie hydro-électrique sont bien connus. La seule autre source d'énergie est celle sur laquelle le monde comptait entièrement dans les siècles écoulés et qui, même avant la guerre, jouait un rôle beaucoup plus grand qu'on ne l'imagine généralement, à savoir le muscle, animal et humain. L'idée, répandue bien qu'inexprimée, que cette source d'énergie était ou est négligeable est un mythe. Même aux Etats-Unis, patrie de la mécanisation et du pétrole à bon marché, plus d'une moitié des 17 milliards de chevaux-vapeur-heures consommés dans les fermes en 1930 était de l'énergie musculaire animale. En 1939, le chiffre était un peu en dessous de cette moitié. Dans l'Europe d'avant guerre j'ose dire que l'énergie musculaire constituait environ trente pour cent du total de l'énergie moléculaire dépensée. Environ la moitié de ce pourcentage était de l'énergie musculaire humaine.

A strictement parler, le muscle n'est pas une source d'énergie, mais une machine chimique utilisant l'énergie moléculaire fournie par la nourriture. C'est un fait indubitable — mais peut-être pas assez connu — que le corps est une machine dont le rendement est singulièrement bon. En vérité, ce n'est qu'après 1930 que l'homme, en perfectionnant la machine Diesel, réussit à lui faire donner un rendement qui, sous le rapport de la transformation du combustible, soit supérieur à celui de son propre corps. L'impression générale que la charbon brûlé dans une machine à vapeur est du point de vue thermodynamique une source d'énergie à bon rendement ne peut sans doute pas faire grand tort en temps de paix, mais aujourd'hui elle peut être dangereuse. C'est en raison de son *accessibilité* relative que le charbon a tant valu la peine d'être utilisé, même avec les bas coefficients de rendement des machines d'il y a un siècle et de la locomotive d'aujourd'hui, qui, du fait qu'elle est une machine non condensatrice, ne donne qu'un rendement moyen de 5 à 7 pour cent ou moins. Ce n'est que lorsque les approvisionnements en charbon sont « élastiques » que l'utilisation de ce combustible — si bas que soit son coefficient de rendement — est plus productive que l'utilisation du même montant d'énergie dérivée de la nourriture par le corps humain, même lorsque ce dernier donne un rendement trois ou quatre fois supérieur.

Mais maintenant que l' « élasticité » des approvisionnements en charbon est presque nulle, comme c'est également le cas en ce qui concerne le pétrole, les machines à pétrole, et la force hydraulique, il semble qu'il soit essentiel de nous débarrasser d'idées préconçues et d'examiner de la façon la plus constructive la seule source d'énergie qui existe en abondance. Toutefois, afin d'obtenir un rendement maximum de l'énergie musculaire, il faut un matériel aussi adéquat que les machines qui extraient le maximum d'énergie du charbon ou de l'essence.

NOMBRE D'HABITANTS DES DIVERS PAYS QU'IL FAUDRAIT EMPLOYER POUR DÉPLACER 50% DES MARCHANDISES CIRCULANT AVANT GUERRE SELON LE NOMBRE DE TONNES-MILLES DÉPLACÉES PAR TRAVAILLEUR PAR JOUR OUVRABLE (304 J. PAR AN).

Pays	Circulation des marchandises par habitant avant guerre (1935)	Total du personnel des Ch. de fer (voyageurs et marchandises)	Pourcentage de la population totale employé dans les Ch. de fer.	Si les tonnes-milles déplacées par jour ouvrable par travailleur sont le pourcentage de la population totale nécessaire pour déplacer 50% des marchandises circulant avant guerre est de:								
				30	25	20	15	10	7½	5	1	
	Tonnes-milles par an	en centaines de milliers	pour cent									
France	405	518	1,23	2,22	2,66	3,3	4,44	6,6	8,88	13,3	66,6	
Italie	116	137	0,32	0,63	0,76	0,95	1,26	1,9	2,53	3,8	19,0	
Allemagne	633	846	1,26	4,0	4,8	6,0	8,0	2,0	16,0	24,0	120,0	
Norvège	128	171	0,6	0,7	..	1,1	1,4	2,1	28,0	4,2	21,0	
Yougoslavie	106	80,3	0,54	0,59	0,71	0,8	1,18	1,78	2,37	3,52	17,78	
Royaume-Uni	235	581	1,23	1,69	2,03	2,53	3,33	5,07	6,66	10,15	50,77	
Continent Européen ..	261	—	—	1,43	1,7	2,15	2,8	4,29	5,6	8,6	42,9	
id. (sans l'Allemagne)	187,5	—	—	1,03	1,23	1,54	2,1	3,08	4,1	6,15	30,83	

Parmi les nombreuses pénuries intimement reliées qui découlent de l'insuffisance d'énergie, les quatre plus importantes sont: 1° celle du transport des marchandises; 2° celle du transport des voyageurs — presque entièrement pour aller à leur travail et en revenir; 3° celle de la production agricole et alimentaire; et 4° celle du logement. Pour illustrer notre théorie, abordons le premier de ces problèmes selon les idées énoncées plus haut. Notre tableau présente le problème sous son aspect arithmétique. On pourrait rétablir les transports sur une échelle minima et remédier au chômage si l'on fournissait à l'homme moyen le matériel nécessaire pour lui permettre de déplacer un nombre modéré de tonnes-milles par jour.

Mais outre les faits fondamentaux de l'abondance et du rendement élevé des machines humaines, il faut prendre en considération cinq principes cardinaux, à savoir: 1° les muscles de la jambe sont plus forts que ceux du bras; 2° la manivelle

rotatoire est la façon la plus économique d'utiliser ces muscles; ces deux principes étant révélés par 3° le fait bien connu qu'un homme peut parcourir une distance trois fois plus longue à bicyclette qu'à pied; 4° le fait que la résistance au roulement offerte par les rails est moins de la moitié de celle qu'offrent les routes; et 5° le fait que, d'après les expériences de l'auteur de cet article, la résistance du vent offerte à un tandem est beaucoup plus basse par tête que celle que rencontre un cycliste seul. Sur une machine construite non pas pour deux cyclistes mais pour trois ou quatre rangées de huit à vingt hommes, on pourrait s'attendre à ce que cette résistance diminuât encore plus.

Ces faits nous guident vers une solution. Il est clair qu'il vaut la peine d'envisager, parmi les instruments qui seront les fruits d'analyses correctes et d'inventions conçues dans un but réfléchi, des machines du genre bicyclette, mais à quatre roues, mues par vingt ou trente hommes et destinées à faire avancer sur les chemins de fer et les routes tous les véhicules, depuis ceux qui offrent le moins de résistance, comme les wagons de marchandises, jusqu'aux charrettes, en attendant la production de véhicules nouveaux et peut-être plus appropriés.

Au moyen de tels « cyclo-tracteurs » utilisés sur les lignes de chemin de fer, des hommes dont le rendement est d'un huitième de cheval-vapeur (britannique) pourraient déplacer 45 tonnes-milles (1) brutes (soit 30 tonnes-milles de fret) par tête par journée de huit heures, en supposant que les wagons soient toujours pleins. Ce chiffre équivaut à 90 ou 110 fois les quatre ou cinq dixièmes de tonnes-milles qu'un homme entraîné peut déplacer en portant des marchandises sans machine. Pour arriver à connaître la capacité de transport d'un matériel relativement primitif, l'auteur de cet article a fait un essai avec une voiture à bras des Halles de Londres pesant elle-même 140 kilos et transportant un chargement d'une demi-tonne. Au moyen de ce véhicule, un porteur, qui était peut-être d'une force au-dessus de la moyenne, transporta par route $11\frac{3}{4}$ tonnes-milles brutes (9 tonnes-milles nettes) en une journée de huit heures, soit de 23 à 29 fois ce qui est faisable sans matériel approprié.

Mais que dire de la fourniture du matériel pour l'utilisation du muscle ? Serait-elle économique ? Dans certain cas, non. . . Mais dans le cas des transports la réponse est indubitablement affirmative.

Il doit maintenant être évident à quel point la théorie qui attribuait la situation actuelle au manque de transports et non à une insuffisance d'énergie était inadéquate et dangereuse. Le schéma ci-contre montre en effet que, en supposant qu'on disposât de tout le matériel roulant d'Europe d'avant guerre et même plus, il serait plus économique, et nécessaire du point de vue politique, tant qu'il y aura des populations affamées (tant que par exemple toutes les betteraves à sucre d'Europe ne pourront être transformées en sucre par suite du manque de charbon, comme c'est actuellement le cas) de ne plus

(1) 1 tonne britannique = 1.016.047 Kg.
1 mille = 1609,34 mètres.

utiliser de charbon pour des machines dont les rendements hors tout étaient de moins de 11,5 pour cent, et de se servir de ce charbon pour fabriquer des vivres tels que le sucre.

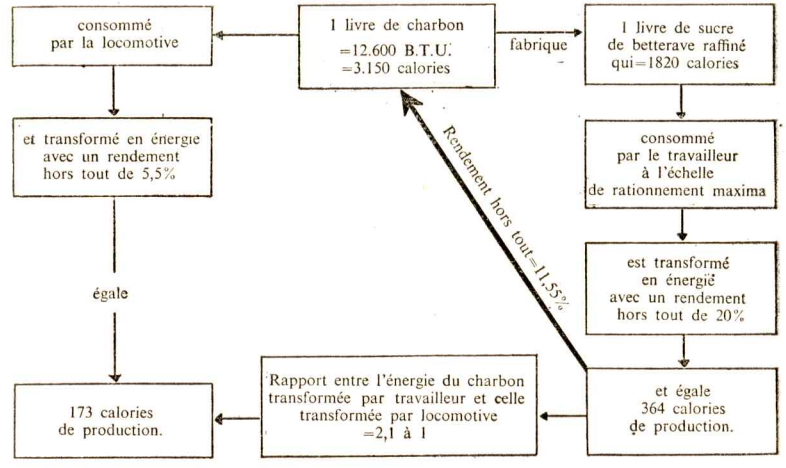
La moitié du sucre — pourvu qu'on ait le matériel approprié — serait nécessaire aux « tireurs » qui prendraient la place des machines à vapeur, mais l'autre moitié serait disponible pour nourrir d'autres travailleurs tels que les mineurs, dont la production actuelle est fortement réduite par suite de l'insuffisance de nourriture.

Mais que dire des difficultés concernant les matières premières, les machines d'usines, la main-d'œuvre pour les usines, les transports maritimes ? On peut prendre le poids comme critère des matières requises et il est évident que des « cyclo-tracteurs » seraient d'une construction très légère. Comme ils seraient simples, on aurait besoin de moins de machines et de moins de main-d'œuvre que pour fabriquer des véhicules à propulsion mécanique ayant la même capacité de transport.

Il est vrai que les « tireurs » ont besoin de vivres comme source d'énergie, mais seule la nourriture supplémentaire nécessaire pour leur permettre de faire un travail de force a besoin d'être prise en considération.

La valeur du travail musculaire d'un homme, comparée au rendement du charbon, dépend du genre de tâche qu'il fait. En raison du manque de données précises pour faire cette comparaison en ce qui concerne les transports ordinaires, il n'est pas encore possible d'arriver à une évaluation exacte. L'auteur de cet article estime toutefois qu'environ une tonne de charbon par an

SCHÉMA DES RÉSULTATS COMPARATIFS DES DEUX FAÇONS D'UTILISER LE CHARBON



est une évaluation raisonnable. Ainsi, par exemple, la valeur en charbon des 5.000.000 de prisonniers aux mains des Alliés (stimulés par l'appât de récompenses appropriées) et de 7.000.000 d'hommes choisis parmi la population européenne serait d'environ 12.000.000 de tonnes de charbon par an. Il faudrait 110.000 tonnes d'acier pour fabriquer les « cyclo-tracteurs » nécessaires à ce nombre de « tireurs ».

Il est à espérer que cet aperçu du problème immédiat et de sa solution montrera que nous avons affaire à la manifestation locale d'un facteur latent existant presque partout dans le monde et que ce dont on a besoin est une politique mondiale ayant conscience de ce facteur, et tenant compte des institutions et des politiques existantes, pour organiser la production du matériel nécessaire à l'utilisation du muscle en tant que source d'énergie. En Europe occidentale elle remplacerait la quantité de charbon non exploité pendant deux ou trois ans, mais en Europe orientale et surtout dans presque toute l'Asie, l'Afrique et l'Amérique du Sud, ce sera presque la seule source d'énergie disponible pendant les trois ou quatre dizaines d'années qui devront inévitablement s'écouler en attendant le développement des ressources d'énergie moléculaire et hydraulique de ces régions du globe et l'accumulation du matériel nécessaire à leur utilisation.

Ce n'est qu'ainsi que pourront être remplies les promesses de la Charte de l'Atlantique et de Hot Springs et que le spectre de Malthus pourra être conjuré. Et cela servira peut-être aussi à ouvrir un nouveau domaine où l'Amérique pourra disposer d'une partie de sa capacité de production de façon telle que les peuples des régions non développées puissent la payer de retour.

11 *août* 1945

J. M. Batista i Roca

LE GÉNÉRAL FRANCO CONTRE LES INTELLECTUELS CATALANS

Allocution prononcée par M. J. M. Batista i Roca, secrétaire du centre catalan du P.E.N., au dîner international qui réunissait à Londres le 8 *juin* 1945, *les membres du P.E.N. Club.*

Monsieur le président, Mesdames, Messieurs,

Puisque nous sommes ici entre écrivains, c'est sur les activités anti-intellectuelles du fascisme espagnol que je désire attirer votre attention.

Tout comme au temps de l'Inquisition, une liste d'ouvrages interdits a été publiée. Vous y trouverez, à titre temporaire ou permanent, la plus grande partie des œuvres les plus nobles qui aient été produites par l'esprit humain. Parmi elles figurent nombre de vieux classiques espagnols, et des ouvrages d'auteurs modernes tels que Azorín, Pio Baroja, Blasco Ibañez, Pérez de Ayala et Unamuno.

Je suis sûr que H. G. Wells sera honoré de savoir qu'il figure, lui aussi, sur cette liste. Son nom paraît au milieu d'une constellation de penseurs et d'auteurs éminents: Tolstoï, Dostoïevsky, Ibsen, Kant, et même Gœthe (pour avoir écrit *Faust*), Anatole France, Lamartine et Victor Hugo. La *Carmen* de Mérimée est également interdite. Le führer falangiste a mis son *veto* à *Heroes and Hero Worship* de Carlyle et au *Sentimental Journey* de Sterne. Le même *veto* a frappé jusqu'aux œuvres de Ramsay MacDonald, et les fonctionnaires chargés d'éduquer et de former de fidèles citoyens espagnols trouvèrent impossible d'avaler l'*Ane d'or* d'Apulée.

A la suite d'un accord entre le gouvernement falangiste et le gouvernement nazi — accord qui, pour quelque obscure raison, s'appelle accord « culturel » — les livres d'écrivains exilés d'Allemagne sont interdits en Espagne. Ainsi aucun Espagnol ne peut lire ni Freud, ni Emil Ludwig, ni Stefan Zweig, ni Thomas Mann.

La vie académique dans les universités présente un sombre spectacle. Les savants qui désirent devenir professeurs doivent fournir aux autorités une preuve adéquate de leur adhésion au falangisme, et, une fois nommés par le gouvernement, ils doivent au début de chaque trimestre soumettre aux autorités le programme de leurs cours. Un prétendu Syndicat Universitaire, sorte de groupement falangiste, surveille étroitement les activités et les opinions des professeurs et des étudiants.